notiziario della sat dlf udine

Numero 40 Anno 11 (1) Marzo 2006

10 anni de "il tender"

Nel febbraio 1996 usciva timidamente un foglio che riportava l'intestazione "Notizie SAT". L'editoriale iniziava con la frase: "Su richiesta di alcuni Soci che non possono sempre partecipare alle riunioni del gruppo e che quindi non sono aggiornati con le ultime notizie riguardanti l'attività della SAT e specialmente su quello che succede sulle ferrovie della nostra zona, il Consiglio Direttivo ha proposto la realizzazione di questo notiziario". Di seguito si diceva che era un esperimento con una testata provvisoria e si chiedeva un parere ai Soci sull'iniziativa, nonché di proporre un titolo per il giornalino.

Seguivano delle considerazioni sulla gestione del gruppo e l'inserimento nella seconda pagina di una lettera aperta di un Socio agli altri aderenti all'associazione.

Sulla prima pagina c'era anche quella che si può ben definire la prima vera notizia ferrovia del giornalino della SAT: si parlava della situazione del vapore e dei treni speciali.

Due mesi dopo, a quello che si può definire il numero 0 del notiziario per i Soci, seguiva l'uscita del n° 1 de **il tender**, nome proposto dal Socio Michele Orlandi che ne motivava così l'ispirazione: esistendo già il giornalino Cronaca e Cultura in seno al Dopolavoro, il nostro ne divenne un'appendice, come il tender lo è della locomotiva.

In prima pagina l'editoriale riportava i primi timidi consensi all'iniziativa e segnalava alcune tensioni all'interno del gruppo, tanto che venivano pubblicati a fianco dell'editoriale, per sdrammatizzare, il decalogo "Dieci maniere per uccidere un'associazione" ed in seconda pagina la versione integrale della lettera, precedente a quella pubblicata su "Notizie SAT", che aveva creato i problemi. Veniva anche chiesta la collaborazione dei Soci per la crescita del giornalino.

Un trafiletto in prima pagina segnalava il rientro a Udine della 880.051 dopo le riparazioni, mentre in terza pagina veniva pubblicato l'articolo di Angelo Rigon sulle novità modellistiche del 1996, redatto con la collaborazione della ditta "Portobello Giocattoli", uno dei nostri negozi di fiducia fino alla sua chiusura. Questo articolo è divenuto in seguito una tradizione annuale del notiziario; addirittura l'anno successivo è stato uno "scoop" perché è uscito prima di quelli delle riviste del settore.

Infine nella 4ª ed ultima pagina veniva riportato il programma delle successive attività della SAT. Le comunicazioni sull'attività (e pubblicitarie) si faranno sempre più rare fino a sparire con il numero 8. A questo scopo è stato in seguito delegato il numero speciale di "Cronaca e Cultura" al quale viene abbinato il tender, dal numero 4, per risparmiare sulle spese di spedizione con l'abbonamento postale.

Il numero 2 vede l'aumento delle pagine a 6 per la presentazione dell'articolo sulla storia della Ferrovia Udine-Cividale in occasione dei suoi 110 anni di attività e per le prime, numerose, brevi notizie sui fatti ferroviari locali.

Sul numero 3 fa la sua prima comparsa l'articolo di Alessandro Fanutti sulle variazioni che avvengono al cambio dell'orario ferroviario; una volta si avevano l'orario invernale e quello estivo, ora il nuovo orario viene attivato solo a dicembre di ogni anno. Le pagine ritornano quattro.

Con il numero 4 debutta la serie di articoli di Denis Carlutti sui siti fotografici: sono quasi tutti stati dedicati alla Pontebbana, la principale linea della nostra regione, che ha subito una trasformazione completa con la sua ricostruzione.

Il numero 5, che ritorna a 6 pagine, vede l'apertura dello scalo di Cervignano, la prima recensione di una

notizie SAT

Numero 0 Febbraio 1996

Editoriale

Vapore

il tender

notiziario della SAT DLF Udine

Anno 1 Numero 1 Aprile 1996

Editoriale

Dieci maniere per uccidere un'associazione

E' arrivata l'880.051

Lettere

BUONA PASQUA

A sinistra il foglio "Notizie SAT"

A destra la prima pagina del primo numero de **il tender**

videocassetta, alla quale seguiranno altre anche dedicate ai libri, e la pubblicazione delle sigle e dei relativi codici UIC delle amministrazioni ferroviarie per aggiornare una situazione che ha avuto un profondo cambiamento dopo la caduta del muro di Berlino.

Il numero 6 vede crescere le pagine a 8 ed inaugura l'uscita de **il tender** a scadenze fisse: marzo, giugno, settembre e dicembre.

Sul numero 7 compare l'articolo sulla situazione del parco vapore del deposito locomotive di Udine nel secondo dopoguerra; sarà seguito da un secondo articolo sul numero 25 a seguito del reperimento di nuovi dati.

Il numero 9 saluta con un breve articolo la nascita dell'Interporto Alpe Adria di Cervignano.

Il numero 10 presenta una grande novità: l'introduzione delle foto. Una, corredata da un articolo, immortala il primo treno transitato sul circuito vapore vivo il 26 luglio 1998; l'altra è una foto di alcuni dei partecipanti alla visita al deposito di Firenze Romito davanti all'E 412.001.

Il numero 12 annuncia una brutta notizia, la partenza da Udine, il 19 gennaio 1999, dell'ultima locomotiva a vapore ancora funzionante, la 880. 051. E' finita in Lombardia, dove è stata protagonista dei treni a vapore, ma poi se ne sono perse le tracce; pare sia in riparazione. Sullo stesso numero Denis Carlutti propone un articolo sulla situazione delle locomotive E 626.

Sul numero 13 un articolo annuncia una svolta nelle FS: nascono le divisioni, un altro articolo presenta il museo ferroviario di Lubiana in previsione della sua visita da parte della SAT. Le pagine diventano 10, struttura che viene ancora mantenuta.

Sul numero 15 appare quello che dovrebbe essere il primo di una serie di articoli sulla storia della ferrovia in Friuli attraverso le foto, ma sarà seguito solo da un altro pezzo sul numero 34 in quanto l'autore dei testi non si è più fatto sentire!

Sul numero 16 appare la prima puntata dell'articolo di Denis Carlutti sulla storia dei binari a Udine, ne seguiranno altre 3 nei numeri successivi.

Il numero 19 annuncia la fine di un epoca: il 6 dicembre, con l'apertura della Valbruna-Tarvisio Boscoverde-Thörl Maglern, viene definitivamente chiusa dopo 121 anni di onorato servizio la vecchia Pontebbana.

Inoltre Alessandro Fanutti propone un articolo in cui quella che ai tempi sembrava fantascienza è poi divenuta realtà: l'instradamento dei treni internazionali da e per la Slovenia via Monfalcone-Opicina senza passare per Trieste C.le.

Sul numero 21 debutta, con una vignetta dedicata al progetto di interramento della stazione di Udine, "l'angolo del fuochista", una rubrica che con disegni umoristici o con battute commenta fatti, ovviamente, ferroviari.

Il numero 22 pubblica una ricerca di Denis Carlutti sulle Br 52, le locomotive da guerra dell'esercito tedesco, che durante la seconda guerra mondiale e nei due anni seguenti la sua fine sono state di casa anche a Udine.

Il numero 23 del dicembre 2001 riporta, fra le altre, la notizia della circolazione sui binari RFI del primo treno non FS, fatto dovuto alla liberalizzazione europea dei binari.

Il primo numero del 2002 (il 24) propone un articolo sul Desiro Siemens che finalmente dopo una lunga attesa arriva sulla Udine-Cividale per alcune corse prova di presentazione al pubblico italiano.

I primi vent'anni della SAT sono ricordati sul numero 26 con un lungo articolo che ne riassume la storia.

Per l'occasione **il tender** esce eccezionalmente con 12 pagine.

Sul numero 27 vengono pubblicate le foto vincitrici del 2° concorso fotografico della SAT. Analogamente quelle del terzo vengono pubblicate sul numero 35 e altre foto presentate per i concorsi sono inserite in altri numeri.

Il numero 29 si apre con una ferale notizia: l'ultima vaporiera rimasta a Udine, anche se solo monumentata, la 880.108, lascia il capoluogo friu-

La foto vincitrice del 1° concorso fotografico SAT:
"La fine della Pontebbana" di Roberto Chiandussi.
L'ultimo treno a vapore attraversa il confine italo-austriaco,
"capolinea" della Pontebbana, il 28 maggio 1995

il tender

notiziario della SAT DLF Udine

Numero 10 Anno 3 (3) Settembre 1998

Editoriale

E il treno va!

La redazione

Fabio Gambarti

La collaborazione di tutti i soci è particolarmente gradita

La prima pagina del numero 10
in cui appare la prima foto inserita
sul giornalino

lano per Villa Santina dove è ora esposta davanti alla vecchia stazione della linea della Carnia. Su questo numero debutta anche la rubrica "Realtà e modellismo - I treni della Pontebbana" che presenta le composizioni dei treni che sono transitati sulla Pontebbana nel corso degli anni e la loro trasposizione nel modellismo.
Sul numero 31 viene annunciata l'attivazione del Ro-La Palmanova-Salisburgo, che però avrà vita effimera, in seguito all'inizio del 2005 verrà istituito lo stesso servizio sul tragitto Trieste-Salisburgo.
Sul numero 32 si parla della poco conosciuta ferrovia Tarvisio-Fusine-Jesenice chiusa nel 1965 sul tratto italiano ed un anno dopo sul tratto allora jugoslavo.
Sul numero 35 vengono presentate le automotrici GTW della Stadler acquistate dalla Ferrovia Udine-Cividale e che arriveranno quest'anno.
Sui numeri 36 e 39 si parla della Pedemontana, rispettivamente quella orientale, chiamata anche ferrovia del Tagliamento, e occidentale, ultima linea costruita in Friuli negli anni '20 prima della nuova Pontebbana.
Sul numero 38 si riparla della vecchia Pontebbana con un articolo sulla sua situazione allo stato attuale, cioè cosa ne rimane.
Nei 39 numeri pubblicati in questi 10 anni ci si è occupati principalmente di fatti locali, ma anche quelli nazionali e internazionali non sono stati trascurati, pubblicando anche notizie che spesso non si trovano sulla stampa specializzata in lingua italiana. Si nota poi che le pagine dedicate alla cronaca ed alla storia sono state molto più numerose di quelle dedicate al modellismo e spesso quelle dedicate a quest'ultimo si sono occupate di elaborazioni sui modelli.
Ci sono stati anche articoli che proponevano il resoconto di alcune gite e visite fatte dai Soci della SAT, mentre altre rubriche si occupano della segnalazione della presenza di mezzi insoliti sui binari della regione o della presentazione di siti Internet dedicati alla ferrovia.
Il successo de **il tender** è stato notevole e buona, fino ad ora, la collaborazione dei soci alla sua redazione. Nato come notiziario riservato ai Soci è stato poi inviato anche agli gruppi della zona ed inserito anche sul nostro sito Internet.
E si arriva a questo numero che festeggia i 10 anni di attività, però con una nota di amarezza: la vena creativa di alcuni redattori sembra si sia esaurita. Speriamo che la cosa sia momentanea perché in caso contrario il giornalino è destinato a scomparire non essendoci chi si impegna a realizzarlo. Claudio Canton

La disfatta delle ferrovie

Fine ed inizio anno tragico per le ferrovie ed i loro principali clienti, i pendolari. Tra dicembre e gennaio si sono susseguiti un'infinità di ritardi, guasti e soppressioni di treni sui binari della nostra zona; ma la cosa è comune in tutta Italia, tanto che un settimanale ha definito i treni per i pendolari TVB - Treni a Bassa Velocità - in contrapposizione alla TAV. Sui giornali compariva praticamente ogni giorno il "bollettino di guerra" che riportava il resoconto dei vari problemi che hanno dovuto sopportare i viaggiatori. Su certi treni oramai i ritardi sono divenuti periodici, mentre le soppressioni dei treni sono dovute non solo ai problemi al materiale ed alle infrastrutture, ma anche alla vertenza che vede rifiutare il dispositivo dell'uomo morto da parte dei macchinisti; in più si sono anche registrati dei suicidi che per i dovuti accertamenti di legge hanno provocato la sospensione del traffico.
E' stato calcolato che sulla linea Udine-Venezia nel mese di novembre si sono accumulate complessivamente 25 ore di ritardo, mentre nel Veneto in 20 giorni di dicembre sono stati soppressi 78 treni molti dei quali diretti verso la nostra regione.
Assoutenti Nordest ha calcolato che nel 2005 sono state soppresse 131 corse: 49 sulla Udine-Trieste, 25 sulla Trieste-Venezia, 25 sulla Udine-Cervignano, 20 sulla Udine-Venezia, 9 sulla Pontebbana e 3 sulla Casarsa-Portogruaro, la maggior parte fra il 13 dicembre e il 4 gennaio ed alcune tra San Silvestro e Capodanno.
Trenitalia ha giustificato questo fatto con la necessità di effettuare una manutenzione straordinaria al materiale approfittando del fatto che durante il periodo di fine anno ci sono meno pendolari sui treni e che comunque il servizio è sempre stato garantito con i servizi autosostitutivi, anche se sono stati segnalati casi di autisti che non conoscevano i percorsi. E' stato fatto però presente che solo gli studenti sono in vacanza durante le feste di fine anno, mentre la maggior parte delle persone continua a lavorare anche in questo periodo.
Nel mese di gennaio poi le soppressioni di treni sono state frequentissime.
Il Messaggero Veneto ha realizzato un'inchiesta, una puntata per linea, facendo viaggiare un giornalista sui treni della regione per verificare e documentare i disagi. Ha verificato di persona la situazione ed ha intervistato i passeggeri. Era stato anche attivato un numero telefonico dove far pervenire sms per denunciare i fatti. I viaggiatori hanno lamentato i soliti problemi: ritardi, guasti, treni sporchi, spesso freddi d'inverno e caldi d'estate, il dover viaggiare in piedi per carenza di carrozze o di posti a sedere sui Minuetto. Tra le situazioni segnalate c'era anche quella di un treno che viaggiava a passo d'uomo perché i macchinisti non riuscivano a chiudere la porta del locomotore.
Trenitalia ha fatto così sapere che,

Un treno navetta trainato dalla E 646.088 sosta in stazione a Udine. Sulla destra, sul primo binario, due E 405 pronte a partire per Tarvisio con un merci (foto C. Canton)

per risolvere la situazione quanto prima, le fabbriche lavoravano anche nei giorni festivi per poter consegnare in anticipo sui tempi previsti i nuovi mezzi.
Vista però la situazione la nostra Regione ha convocato Trenitalia per chiedere il rispetto degli impegni ed ha anche chiesto di far viaggiare senza supplementi sugli Intercity i passeggeri vittime di ritardi o soppressioni, possibilità già prevista secondo Trenitalia.
Poi è successo che locomotive E 464 con la scritta Friuli-Venezia Giulia sono state viste transitare sulla Venezia-Bologna. A questo punto la Regione ha rotto l'intesa con Trenitalia ed ha revocato parte del contributo di 15,5 milioni di euro (2,6 milioni relativi a 4 E 464) che ha destinato all'acquisto di materiale rotabile per inadempienza contrattuale; infatti l'accordo prevede che la Regione cofinanzi i nuovi mezzi con la specifica clausola che siano però usati solo in ambito regionale e fino a Venezia sulle due linee principali. La direzione di Trenitalia è rimasta impressionata dalla decisione ed ha ammesso lo sbaglio.
La Regione ha poi presentato una denuncia contro le FS per interruzione di pubblico esercizio alla Procura della Repubblica (che ha aperto un'inchiesta) ed alla Procura regionale della Corte dei Conti. Anche le associazioni dei consumatori hanno presentato esposti.
Trenitalia ha quindi esposto le sue soluzioni: nuove assunzioni, nuovo materiale e migliorie sulla rete e l'impegno a non usare al di fuori della regione il materiale co-finanziato, ma questi impegni non sono stati ritenuti sufficienti ed i fondi sono ancora bloccati.

Due Minuetto, un complesso di ALe 801/940 ed un navetta spinto da una E 464 sono pronti a partire dalla stazione di Udine all'imbrunire (foto C. Canton)

Trenitalia ha così proposto a tutte le regioni di rivedere i contratti di servizio; queste ultime si sono riservate di valutare le nuove proposte.
Il presidente della giunta regionale sollecita però la completa liberalizzazione delle ferrovie per dare la possibilità anche ad altri operatori, come per esempio le ferrovie degli stati limitrofi, di effettuare servizi in regione.
Intanto a Mogliano Veneto è successo, più di qualche volta, che i passeggeri hanno bloccato i binari per protesta.
Il mese di febbraio è trascorso abbastanza tranquillo, mentre quello di marzo non è cominciato altrettanto bene.
Concludiamo con un altro fatto segnalato da una passeggera dell'IC Canova Udine-Roma con una lettera al giornale locale. Questo treno è stato tenuto fermo a Treviso per far salire i tifosi romanisti che avevano assistito alla partita; poi lei e gli altri passeggeri hanno dovuto sopportare per tutto il viaggio, che si è concluso con 3 ore di ritardo, gli incivili supporter. Inoltre a chi chiedeva al capotreno di far intervenire la polizia veniva risposto che erano state proprio le forze dell'ordine a caricare i "tifosi" su quel treno.

Claudio Canton

Treni in sosta sull'11° e 12° binario (platee di lavaggio) della stazione di Udine. A sinistra un complesso di ALe 801/940 ed a destra due carrozze dell'ICN Marco Polo per Napoli (foto C. Canton)

Trenitalia in FVG

Alla fine di gennaio Trenitalia ha fornito questi dati sulla situazione del Trasporto Regionale in Friuli-Venezia Giulia.
I dipendenti sono 540; i treni/giorno medi sono 190; la produzione è di 4,2 milioni di treni/km; i viaggiatori/ giorno sono 20.500.
Il parco rotabile è costituito da 12 E 646, 9 E 464, 117 carrozze per medie distanze, 45 elettromotrici, 6 Minuetto, 1 terna di elettromotrici (probabilmente le ALe del museo di Trieste. N.d.R.), 2 locomotive a vapore, una E 626 storica e 6 carrozze storiche
I lavori sul materiale rotabile consistono nel rifacimento degli interni su 27 elettromotrici, nel rifacimento del rivestimento dei sedili su 90 carrozze di 2ª classe, nell'installazione dell'aria condizionata su carrozze ed elettromotrici e nella revisione dei carrelli, dei circuiti elettrici e degli azionamenti di trazione.

L'angolo del fuochista

Annuncio in stazione:
Si avvisa la gentile clientela che il treno regionale 20143 viaggia con 30 minuti di ritardo sul normale ritardo di un'ora.

Udine-Cividale: si chiude?

La Ferrovia Udine-Cividale, inaugurata 120 anni fa il 24 giugno 1886, rischia la chiusura?
Secondo voci diffusesi agli inizi di febbraio la linea sarebbe a rischio perché il Ministero delle Infrastrutture ha tagliato del 40% i fondi destinati a questa ed ad altre ferrovie ad ex gestione governativa. Quindi ci sarebbero risorse per il suo funzionamento solo fino ad agosto perché la vendita dei biglietti copre solo circa il 35% delle spese.
La Regione si è subito detta preoccupata ed è intervenuta presso il Ministero ed il Governo. Preoccupazione per le ripercussioni che avrebbe la sua chiusura sul trasporto pubblico è stata manifestata anche da alcuni sindaci, mentre i ferrovieri ed i loro sindacati hanno espresso il timore che vengano, ovviamente, a mancare molti posti di lavoro.
Viene contestato il fatto che una linea che funziona egregiamente sia destinata a scomparire. Infatti su questa ferrovia di soli 15,120 km, che l'anno scorso ha trasportato 403.488 viaggiatori, i ritardi sono praticamente inesistenti; gli unici che si registrano sono dovuti al fatto che qualche volta viene ritardato da parte delle FS l'ingresso delle automotrici FUC in stazione a Udine. Inoltre è appena stata rinnovata e si sta costruendo la nuova stazione (centro intermodale) di Cividale. Il rinnovo sarà infine completato con l'arrivo entro l'estate delle nuove automotrici della Stadler.
Il sindaco di Cividale ha fatto però presente che analoghe circostanze si sono ripetute più volte nel corso degli ultimi anni e che nel corso dell'anno si è sempre poi provveduto ad integrare i finanziamenti mancanti. Ha aggiunto inoltre che forse qualcuno stava approfittando della situazione per fare campagna elettorale e che forse anche la Regione non si è ancora accorta che questa ferrovia e la sua gestione saranno presto completamente di sua competenza.
Intanto sono state eseguite alcune corse prova per l'abilitazione del personale FUC su alcune linee RFI della regione in previsione di un'eventuale gestione di alcuni servizi passeggeri e merci al di fuori dei propri binari da parte di questa piccola ferrovia.

Claudio Canton

L'attuale stazione di Cividale con in sosta automotrici AD 900 e AD 800 (foto C. Canton - 19 marzo 2006)

La nuova stazione di Cividale lato piazzale esterno (foto C. Canton 19.03.2006)

La nuova stazione di Cividale lato binari (foto C. Canton 19.03.2006)

Presenza insolita il 15 settembre 1990 a Cividale: la locomotiva 880.051 con una carrozza centoporte è arrivata di buon mattino per le riprese del film "Americano Rosso" (foto C. Canton)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Friuli

L'offerta dei treni della neve, denominata "Tarvisio Express" e non "Valcanale Express", come invece era stata proposta al momento della presentazione, era articolata su tre treni. Si poteva raggiungere Tarvisio con il Tarvisio Express che partiva da Trieste alle 7.26 e che veniva instradato via circonvallazione di Udine, dove ovviamente non fermava, oppure con l'Eurocity 32 Allegro Stradivari Venezia-Vienna (partenza da Venezia alle 6.44) o con il regionale 20894 Trieste-Udine-Tarvisio (partenza da Trieste alle 7.38). Il ritorno era assicurato dai treni omologhi: il Tarvisio Express, l'EC 33 ed il R 20903. Il costo da Udine era di 15,00 euro, che diventavano 35,00 se uno comperava anche lo ski-pass assieme al biglietto del treno. A Tarvisio era previsto un servizio di bus navetta dalla stazione ai campi da sci, anche se secondo la denuncia di alcuni turisti veneti il 12 marzo la navetta è partita da Tarvisio Boscoverde con un'ora e mezza di ritardo. La composizione del Tarvisio Express generalmente comprendeva alcune carrozze MDVE, con pilotina in testa, spinte in direzione della Valcanale da una E 464.
Un treno della neve Sacile-Gemona-Tarvisio è stato anche organizzato il 5 marzo da alcune Pro Loco della Pedemontana assieme al C.S.F.P. (Comitato per la Salvaguardia della Ferrovia Pedemontana). Il servizio è stato effettuato con le ALn 668 al posto dell'annunciato Minuetto.
Oltre al "Tarvisio Express" sono stati allestiti anche il "Dolomiti Express" ed il "Campitello Express". Il primo andava da Verona Porta Nuova a Bolzano, Ponte Gardena e Bressanone; da queste località avveniva il trasferimento con bus-navetta per le località sciistiche di Obereggen da Bolzano, dell'Alpe di Siusi da Ponte Gardena e della Plose da Bressanone. Il secondo collegava Roma e Frosinone alle piste da sci di Campitello Matese, con viaggio in Minuetto fino alla stazione di Boxano da dove si proseguiva in autobus.

(ha collaborato D. Carlutti)

Alla fine di febbraio è stato siglato il protocollo d'intenti tra l'Italia e la Slovenia per la realizzazione del Corridoio 5. Si spera di definire al più presto il progetto esecutivo in modo di iniziare i lavori entro il prossimo anno. Intanto continuano le prese di posizione contro l'opera da parte della popolazione dei comuni attraversati dal Corridoio 5, che dovrebbe affiancare l'autostrada A4 sul lato sud.

La stazione di Tarvisio Boscoverde è divenuta per qualche giorno agli inizi di gennaio scuola materna. Infatti durante le vacanze di Natale il custode dell'asilo di Tarvisio Centrale ha sentito degli scricchiolii provenienti dal tetto dell'edificio carico di neve. Si è così preferito, in attesa delle verifiche statiche, trasferire per qualche giorno l'attività scolastica nel complesso della mega stazione che presenta moltissimi spazi inutilizzati.

Le inchieste aperte in seguito al ribaltamento dei carri per trasporto auto avvenuto nella stazione di Udine lo scorso novembre ha appurato che l'incidente è avvenuto per fatalità; è stato addebitato all'effetto fisarmonica che si è venuto a creare in seguito alla partenza del treno che era molto lungo.

Il comune di Udine ha individuato nell'area dell'ex scalo Gervasutta il luogo dove creare 200 posti gratuiti per il parcheggio delle auto dei pendolari nei pressi della stazione. Sono stati così avviati i contatti con RFI per definire le modalità d'uso dell'area.
Intanto il comune ha anche sollecitato RFI a prendere una decisione sulla destinazione dei terreni dell'ex scalo Sacca dove intende realizzare il nuovo centro intermodale strada-ferrovia. L'accesso all'autostazione da parte degli autobus avverrebbe da viale delle Ferriere e l'uscita su viale Europa Unita. Invece il collegamento tra l'autostazione e la stazione avverrebbe attraverso una galleria commerciale munita di tapis roulant.

Il 22 febbraio un passeggero che viaggiava sull'EC 33 ha sentito strani rumori provenienti dal soffitto della carrozza. Ha così chiesto al personale di bordo di verificare se c'erano problemi strutturali. Invece la Polfer di Pordenone ha scoperto nell'intercapedine tra il tetto ed il controsoffitto della carrozza due clandestini che si erano nascosti in quel luogo per eludere i controlli.

Sabato 4 marzo una cisterna carica di gpl in sosta nello scalo di Cervignano ha iniziato a perdere gas a causa di una valvola difettosa. Sono intervenuti i vigili del fuoco che hanno isolato l'area in attesa del travaso del gas su un'altra cisterna che è iniziato il lunedì successivo.

Nella stazione di Basiliano sarà costruito un sottopasso. L'opera sarà costruita con il sistema del monolite che sarà poi spinto sotto i binari con dei martinetti. Per la realizzazione delle rampe d'accesso si dovrà però allargare il marciapiede tra il secondo ed il terzo binario, con conseguente spostamento di quest'ultimo.

Si riparla di metrò a Udine. Un imprenditore ha presentato un progetto per la realizzazione di una metropolitana leggera sfruttando il letto del canale Ledra, che dovrebbe essere così prosciugato. La linea seguirebbe il percorso del canale dalla stazione alla fiera, servendo anche l'ospedale, il polo universitario dei Rizzi e lo stadio. Il tracciato sarebbe a doppio binario e su di esso dovrebbero circolare fino a 47 mezzi elettrici con portata di 30/50 persone ciascuno per un totale di 3.000 viaggiatori all'ora.

Italia

In alcune direzioni delle FS c'è stato un cambio di dirigenti. Inoltre è stata istituita la Direzione Alta Velocità. Infine nella holding FS verranno istituite quattro nuove unità operative: Puntualità, Programmazione integrata, Commissione speciale per le emergenze, Comitato Investimenti.
Elio Catania, amministratore delegato delle FS ha così spiegato in una lettera ai dirigenti le motivazioni della scelta e le strategie da perseguire: "Il Gruppo Ferrovie è stato recentemente sotto la luce dei riflettori a causa di vicende legate alla qualità del servizio. E' un tema fondamentale. Il servizio, in termini di puntualità, pulizia ed informazione è il cuore delle nostre operazioni. Non possiamo permetterci di mancare su questo punto. Rischiamo di oscurare an-

che il grande lavoro ed i risultati ottenuti in tante aree. Siamo in un passaggio importante e critico. Il nuovo assetto ci consentirà di rispondere alle istanze di qualità e centralità delle Ferrovie che ci vengono poste per la gestione del sistema dei trasporti del Paese. Serve un miglioramento dei processi legati alla puntualità e alla qualità del servizio alla clientela e aumento della velocità nell'esecuzione (efficienza). Questi obiettivi saranno raggiunti attraverso: il rafforzamento del ruolo della Holding su processi operativi cruciali in cui è fondamentale l'integrazione fra le funzioni del Gruppo la focalizzazione del servizio sulle diverse esigenze dei passeggeri con l'integrazione dei processi produttivi a livello territoriale."

La Conferenza Stato-Regioni, nella seduta di giovedì 26 gennaio, ha deciso il passaggio delle competenze in materia di trasporto ferroviario dallo Stato alle Province e Regioni a statuto speciale a partire dal prossimo 30 giugno. Queste entità potranno così indire direttamente le gare per la gestione del servizio a livello locale.

Trenitalia e RFI, in seguito all'accordo stipulato lo scorso gennaio con le Organizzazioni Sindacali che prevede l'eliminazione del VACMA, stanno studiando le alternative al questo sistema. Il contestato sistema vigilante attualmente in uso prevede che il pedale posto sotto il banco di manovra debba essere costantemente premuto e rilasciato ogni 55 secondi dal macchinista, a garanzia che lo stesso è vigile e presente quando il treno è in marcia.
Per questo motivo tre E 464 (le 265, 267 e 299) sono state attrezzate sperimentalmente con dieci punti di reiterazione, che se azionati dal macchinista azzerano il conteggio di 55 secondi, che attualmente è azzerabile solo con il rilascio dell'apposito pedale. I punti di reiterazione sono la leva di coppia manuale ed automatica, l'impostazione di velocità, la tromba, il freno, il pedale, due pulsanti in prossimità dei finestrini laterali ed infine due "touches", ai quali si aggiungono i tre pulsanti della ripetizione segnali sistema SCMT quando essa è accesa: prericonoscimento, riconoscimento, riarmo freno. Le tre E 464 differiscono lievemente tra loro nella trasformazione: la 265 dispone di pedana VACMA escludibile con interruttore, la 267 è con pedana tradizionale ed infine sulla 299 la stessa è stata esclusa permanentemente.
La sperimentazione è durata 15 giorni alla fine di febbraio; queste macchine viaggiavano con circolabilità provvisoria e con scorta di un capodeposito, sulla relazione Roma Termini-Fiumicino Aeroporto.

Foto di Trenitalia che testimonia il raggiungimento della velocità di 350,8 km/h da parte dell'ETR 500 n. 31. Il nuovo record italiano è stato raggiunto il 6 ottobre 2005 alle 19.45 tra Saluggia e Balocco nel vercellese durante una corsa prova sulla nuova linea ad Alta Velocità Torino-Novara.

L'aggiornamento delle tre macchine ha previsto anche l'installazione in cabina di un apparato vivavoce sperimentale per il cellulare in dotazione ai macchinisti e l'installazione di una nuova poltrona per il macchinista con quattro differenti regolazioni di posizione.

Il 1° marzo è entrata in vigore, dopo alcuni rinvii, la disposizione di RFI n. 27/2005 che prevede che i segnali fissi delle stazioni, relativi ai binari di corsa sulle linee esercitate con il blocco elettrico, devono essere disposti a via libera per il transito anche per i treni che devono effettuare la fermata. Il personale di condotta deve così effettuare le fermate secondo le indicazioni dell'orario di servizio indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi.
Con successive prescrizioni è stato inoltre precisato che in alcuni specifici casi i provvedimenti della disposizione dovranno essere adottati solo dopo che saranno state apportate delle modifiche impiantistiche al segnalamento.
Viene così attuata una prima parziale separazione tra il servizio commerciale e l'esercizio vero e proprio.
I vantaggi sulle linee attrezzate con il SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) consistono nella possibilità di un più rapido ingresso in stazione, senza la necessità di rispettare i rallentamenti di velocità imposti dall'approssimarsi ai segnali disposti a via impedita.
Potrebbe invece succedere che, nei primi tempi di applicazione della norma, il macchinista si dimentichi di fermarsi in stazione visto che il semaforo è disposto sul verde.

Alla fine di gennaio forti nevicate hanno penalizzato il traffico ferroviario di tutto il nord Italia; non c'è stato il blocco della circolazione, ma molti ritardi e soppressioni. Invece il traffico è rimasto bloccato per un giorno sul lato svizzero della linea del Gottardo.
Il 5 marzo un'altra forte nevicata ha interessato l'alto Friuli con forti ritardi dei treni passeggeri e soppressione di alcuni merci.

Il 3 febbraio l'assessore ai trasporti altoatesino e il suo omologo tirolese hanno fatto un viaggio da Innsbruck a Lienz via Fortezza per verificare la situazione dei korridorzüge, i treni che attraversando la Pusteria collegano le due città austriache, viste le critiche dei pendolari sulla qualità del servizio. Hanno anche valutato la possibilità di aumentare il numero dei treni, ma attualmente ciò non è ancora fattibile.

Il 5 febbraio, in tempo per le Olimpiadi invernali, è stato inaugurato il primo tratto della linea 1 della metropolitana automatica di Torino.

La nave traghetto Cariddi, abbandonata da anni nella rada di S. Francesco a Messina, è affondata il 14 marzo. Fino al 1991 apparteneva alla flotta dei traghetti delle Ferrovie dello Stato; poi fu venduta alla Provincia di Messina. L'unica parte che affiora è la poppa che mostra ancora il nome ''Cariddi'', mentre la prua si trova a circa 40 m di profondità.

Trainwatching

Il 4 gennaio a Portogruaro è transitato un treno regionale composto da carrozze MDVE e MDVC che insolitamente era trainato dalla locomotiva E 656.427 del deposito di Mestre.
Giampaolo Scodellaro

Nella composizione di alcuni treni regionali sono comparse delle carrozze UIC-X di prima classe e carrozze medie distanze. Roberto Vassilich

Il 28 gennaio è giunta nel deposito locomotive di Udine la locomotiva SŽ 362.027, una delle tre abilitate al servizio in Italia. Dopo che essa era rimasta ferma a Cervignano a causa di un asse bloccato è stato deciso di trainarla a Udine per le riparazioni.
Qui è giunta una squadra di tecnici sloveni, che aiutati da quelli delle officine di Udine, hanno smontato l'asse che è poi stato sostituito il 2 febbraio con uno giunto appositamente da Lubiana. Carlo Pravisano

Cambio di macchine nel deposito locomotive di Udine: 36 E 652 sono state trasferite ad altri impianti; in loro sostituzione sono arrivate 15 E 645 di seconda serie.
Carlo Pravisano

I Minuetto della provincia autonoma di Trento arrivano anche a Treviso. Il 25 febbraio uno di tali convogli era presente nel locale deposito locomotive. Giampaolo Scodellaro

Su uno dei raccordi della zona industriale di Porto Nogaro in febbraio era presente la locomotiva Vossloch G2000.01 della Serfer. Inoltre erano anche presenti 22 pianali delle ferrovie bulgare (BDŽ) con la curiosa dicitura bilingue (bulgaro-italiano) "Consorzio Porto Nogaro". Le scritte in bulgaro erano in caratteri cirillici.
Denis Carlutti

Nel mese di marzo presso le officine della Serfer di P.M. Vat erano presenti le locomotive ex DB 365-102 e 104.
Inoltre nello scalo della stessa località era presente un treno cantiere per la demolizione delle traversine in cemento. Una macchina operatrice le macina dividendo anche la parte inerte dal quella del ferro.
Denis Carlutti

Le prove della Taurus politensione continuano. Nella foto, la 1216 - 001 ÖBB con il convoglio di prova, composto da due carrozze misure, sei bagagliai tipo Z della UTMR - Unità Tecnologica Materiale Rotabile di Firenze, con all'altra estremità la E 402B. 149 politensione in versione Francia delle OML di Torino Orbassano, è ripresa il 21 gennaio dal cavalcavia sulla ferrovia Firenze-Roma in prossimità di Piazza Alberti. Il convoglio è in sosta per il fine settimana sul fascio dei binari della stazione di Firenze Campo di Marte lato Sud. Nei giorni seguenti si sono svolte prove a 160 km/h sulla Priverno-Fossanova, Formia e Roma Tuscolana.
Stefano Bacci

La 1216-001 ÖBB in sosta a Firenze (foto S. Bacci)

Nel pomeriggio di sabato 18 marzo era presente sul primo binario della stazione di Udine il treno elettorale di Rutelli, che ha tenuto una conferenza stampa a bordo del convoglio. Era composto, nell'ordine, dalla locomotiva E 656.443, dalla carrozza stampa-conferenze, da una carrozza UIC-Z, da una carrozza MDVE, da una Ristorante, da un'altra UIC-Z, da un'altra MDVE e da un bagagliaio UIC-Z. A parte la locomotiva in livrea XMPR e la carrozza stampa-conferenze nella tradizionale livrea rossa, tutte le altre carrozze erano pellicolate con i colori della campagna elettorale della Margherita e presentavano la dicitura: "Treno non in uso commerciale ordinario noleggiato dal partito della Margherita".
Tutto il convoglio era tirato a lucido!
Denis Carlutti

Il 21 marzo l'Eurostar del mattino per Roma era composto da un ETR interamente pellicolato con la pubblicità della regione Marche. Denis Carlutti

Sempre più locomotive E 402B circolano sulla Venezia-Tarvisio alla testa di Intercity ed Eurocity. Alla loro condotta verranno abilitati anche macchinisti locali. AA.VV.

Foto invernale inviata dal nostro amico Guenter Berget del MECL di Landshut in Baviera della locomotiva 152 138-4 delle DB ripresa nella stazione di Landshut Hbf il 15 dicembre 2005

Le novità modellistiche del 2006

Se l'anno scorso avevo cominciato con il motto "anno ricco mi ci ficco", quest'anno come dovrei cominciare? Troppa grazia Sant'Antonio?
Con l'avvento di nuove marche operanti sul mercato fermodellistico ed il ritorno del marchio Rivarossi grazie alla casa inglese Hornby, per quest'anno sono previste parecchie uscite di modelli nuovi o rifatti che metteranno a dura prova i nostri portafogli e ci costringeranno inevitabilmente a fare delle scelte, anche perché, stando agli annunci effettuati dai produttori, in più di un caso avremo dei doppioni di riproduzioni di rotabili. A mio avviso questo momento di eccesso di produzione non resterà senza conseguenze in futuro: se da un lato una maggior concorrenza porterà dei benefici ai consumatori, dall'altro si paventa il rischio di un'ulteriore riduzione della rete distributiva e non è da escludere che uno o più prodottori abbiano una vita futura non troppo lunga.
Ma veniamo ora alle novità che le case produttrici proporranno nel corso dei prossimi mesi; sono veramente tante e molto interessanti.
Cominciamo la solita carrellata partendo in ordine alfabetico ed indicando anche le cose che sono uscite in questo primo trimestre dell'anno.
ACME ha consegnato all'inizio dell'anno il cofanetto delle carrozze IC PLUS, formato da carrozze tipo Z2, i due set di carrozze sempre del tipo Z2 in livrea Cisalpino, le carrozze tipo 1937 di 2ª cl. in livrea grigia e castano. In questi giorni sono in distribuzione le carrozze tipo Z2 di 1ª e di 2ª cl. in livrea a due toni di grigio, la E 402A.026 in livrea rossa con lo-go XMPR con la fiancata modificata all'altezza del finestrino laterale vicino alla cabina, le carrozze tipo 32000 e 52000 in castano. A breve seguiranno le E 402A prototipo in livrea d'origine e XMPR, poi le carrozze 32000 e 52000 in castano/isabella ed entro l'estate avremo il tanto atteso ETR 500. Saranno di nuovo disponibili carrozze a piano ribassato in livrea XMPR, per poterle mettere dietro alle E 464 uscite da poco, anche nella livrea delle Ferrovie Emilia Romagna (FER), e nella versione con respingenti e gancio tradizionale cui seguiranno un convoglio sempre di carrozze piano ribassato e locomotiva E 464 nella livrea TiLo. Inoltre sono annunciate le carrozze Corbellini a passo lungo, le carrozze a due piani tipo Casaralta (ecco un doppione), la carrozza Pizza Express, ed il TEE Breda (altro doppione) nelle versione Lemano e Mont Cenis, cui farà bella compagnia il convoglio svizzero olandese Ram 500 prodotto dalla consociata Rail Top. Avremo poi una locomotiva D 342, ma non prima del 2007, e la loco Re 484 per il traino dei convogli Cisalpino, cui seguirà la versione E 483 che le FS hanno appena commissionato. La consociata francese LS ha già presentato le carrozze Dev Inox nella versione delle TEE Cisalpin in due cofanetti.
BRAWA ha consegnato un carro FS completamente nuovo del tipo Rmms già annunciato lo scorso anno, tutto in metallo con carico di marmo.
ELECTROTREN entrata nell'orbita HORNBY, promette un carro porta auto con carico di Mini Cooper, uno senza carico ed un carro telonato dell'Ausiliare, oltre a riprodurre i carri cisterna già proposti nel passato.
HAG, su iniziativa di Doc Models propone un paio di carri: un pianale Rgs ed un carro Habis. Livello qualitativo e prezzo saranno in linea con gli altri prodotti della casa di San Gallo.
KLEIN riprodurrà un paio di locomotive a vapore; nel corso dell'anno dovrebbero uscire una loco di preda bellica Gr 686, mentre per fine anno arriverà una Gr 728.
LILIPUT ha prodotto grazie all'importatore Doc Models la Matisa per lavori con residenza Novi Ligure, cui seguirà a breve una draisina a due assi con braccio gru.
MÄRKLIN - TRIX annuncia solo un cofanetto di carri ultrabassi per autostrade viaggianti carichi di autocarri Herpa Magic con insegne di ditte italiane di autotrasporto ed un set con carrozze tipo UIC-X 1964 in livrea grigia italianizzate.
MEHANO non promette alcun rotabile circolante sulle nostre reti ferroviarie.
PIKO ha in programma l'ennesima versione delle EU64F4 in livrea FNM decorata con nuove insegne della European Bulls, che sarà disponibile anche in uno start set tutto composto di materiale rotabile italiano. Avremo poi un carro tipo E in livrea gialla di servizio RFI.
Os.Kar, che da quest'anno viene distribuita dalla DI.MO nata da una costola della Gieffeci, ha appena proposto i carri Gabs, con pannelli arancione, e Gbs. Inoltre ha recentemente annunciato la prossima uscita delle carrozze Corbellini (ecco un altro doppione) sebbene nella versione corta 1955T, che prevede la versione mista di 2/3ª classe; a breve dovrebbero essere disponibili i primi esemplari in livrea castano/isabella. Pare ci sia anche l'intenzione di produrre un automotrice termica, la Aln 56 Fiat, ma nulla è stato confermato in proposito. Tra i carri annunciati ci sono anche un Taems con copertura apribile ed un carro telonato della Nordwaggon.
Sempre la DI.MO distribuirà i prodotti a marchio **CoMoFer** che è una nuova società nata per iniziativa del titolare della Gieffeci, il sig. Faustini. La ditta dovrebbe esordire con la locomotiva E 464, peraltro già uscita sul finire dello scorso anno sia a marchio Acme sia a marchio Vitrains. Si annuncia pure il convoglio di ALe 801/940 le cosiddette Fanta e forse una locomotiva elettrica (pare, ma nessu-

Carrozza Bz 32000 (tipo 1937) in livrea castano di ACME

no conferma o smentisce, la E 656 di prima serie).
Il gruppo **LIMA-RIVAROSSI** dopo le uscite non troppo felice dello scorso Natale, ha consegnato da poco le locomotive diesel D 341, il set di carrozze tipo UIC-X Alta Velocità, la carrozza Corbellini a due assi in livrea castano/isabella di 3ª classe, un carro cisterna con improbabili colori ed insegne VTG ed un carro Tadgs; tutto materiale che evidenzia errori e difetti di produzione. Restano validi i carri tipo Eaos, il carro telonato Rils ed i carri tramoggia Uaps con insegne Savona Silos. Tutti i carri merci sono dotati dei nuovi carrelli metallici con appoggio isostatico e respingenti molleggiati. Nel corso dell'anno saranno realizzati i carri tipo F ed Hg, i bagagliai Dm, le locomotive da manovra D 245 e D 250 in livrea arancione, il locomotore E 428 di 1ª e di 3ª serie, quest'ultimo finalmente nella versione più diffusa con telaio più lungo (in effetti è di 4ª serie, ma anche la Hornby persiste nell'errore. N.d.R.). Seguiranno una E 652, una E 646 ed una E 645, peccato non sia dato sapere che livrea avranno. Saranno di nuovo disponibili anche le ALn 668.3000 in livrea XMPR con condizionatori sul tetto. Infine saranno riprodotte le carrozze MDVE, compresa la semipilota in livrea XMPR ed avremo un set di carrozze letti tipo MU in livrea XMPR. Se tutto va bene per fine anno avremo finalmente la locomotiva a vapore del Gr 740 FS, tanto attesa ed annunciata. Torneranno pure disponibili un paio di carrozze CIWL per la gioia dei cultori di questo filone. Infine l'ennesimo convoglio con locotender 200-05 e carrozze delle FNM. A marchio Jouef sono uscite le carrozze Dev Inox nelle versioni TEE Cisalpino, Mistral ed Etoile du Nord.
La **ROCO** ha consegnato da poco una E 636 ed una E 645 in livrea castano/isabella, quest'ultima appartenente al Dep. Loc. di Udine, e le carrozze tipo 20000-30000-50000 e 60000 e carrozza postale in livrea castano che si differenziano dalle precedenti versioni per il particolare del tetto in metallo chiodato con casse dell'acqua. Sono anche in consegna le tanto attese E 444, al momento in livrea e stato d'origine, in tre numerazioni di cui due per il solo mercato italiano. A queste seguiranno le due numerazioni nella versione rinnovata (E 444R). A breve arriveranno le tanto attese carrozze tipo GC nella livrea TEE in un cofanetto comprendente la salone, la scompartimenti, la ristorante ed il furgone. A questo cofanetto seguiranno un'altra carrozza salone ed una a scompartimenti sempre nella livrea TEE. Nel corso dell'anno saranno di nuovo disponibili anche i locomotori da manovra D 214, con logo XMPR e in livrea gialla da cantiere. Infine arriverà anche il carro Tadgns. Altre novità non sono annunciate in quanto la nuova linea di comportamento è quella di annunciare le novità con poco anticipo per non creare lunghe ed estenuanti attese (intanto per la E 444 è passato più di un anno. N.d.R.). In quest'ottica Gieffeci ha annunciato, dopo la Fiera di Norimberga, che anche Roco produrrà il convoglio binato TEE Breda, nelle varie versioni, Mont Cenis, Lemano, Mediolanum e nella versione a tre pezzi per il servizio interno Torino-Trieste. Al momento però sul sito ufficiale della Roco non compare alcuna informazione in merito a tale riproduzione.
VITRAINS ha appena consegnato le sue E 464 nelle livree FER e TiLo, oltre ad una E 464 in livrea XMPR con logo biciclette sulla fiancata, accanto alla porta di accesso al comparto bagagliaio. Seguiranno entro l'estate la versione diesel del bel convoglio Minuetto nelle livree Trenitalia, delle ferrovie del Trentino, che al vero giunge quotidianamente a Venezia via Bassano-Castelfranco, e in quella del GATT di Torino. La nuova casa vicentina ha annunciato anche le carrozze a due piani tipo Casaralta e quelle nuove in costruzione per i convogli Vivalto, che saranno disponibili verso l'autunno, e le Aln 668 serie 1400 in diverse livree, tra le quali quella originale in verde lichene e giallo coloniale.
Un' ultima occhiata a mezzi in scala 1/87 non ferroviari che interessano parecchi di noi.
RIETZE ha presentato alcune delle novità annunciate lo scorso anno: una Ford Focus della Polizia Municipale, un furgone Ford Transit con insegne della croce rossa, una Audi A 4 Allroad della Polizia, un camion IVECO EUROTECH delle Poste Italiane, ed una Suzuki SJ 410 con insegne della croce rossa.
BREKINA invece ha appena consegnato una nuova tiratura delle belle Alfa Romeo Giulia nella versione dei Carabinieri, ed una versione sportiva; infine è disponibile il simpatico furgoncino Goggomobil con insegna Servizio Agip Gas.
Concludo qui la carrellata delle novità con quelle esclusivamente italiane, perché che mi pare ce ne siano già abbastanza.
Buoni acquisti a tutti.

Angelo Rigon

Due "novità" di quest'anno affiancate a Tarvisio C.le il 28 maggio 1995: doppia di 740, la 108 e la 038, a fianco del binato Breda (foto C. Canton)

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 40 - Anno 11 (N° 1 / 2006)
Allegato al Supplemento N° 1 al N° 2 - marzo 2006 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio